

Frithjof Benjamin Schenk

Die Produktion des imperialen Raumes

Konzeptionelle Überlegungen zu einer Sozial- und Kulturgeschichte der russischen Eisenbahn im 19. Jahrhundert

Kurz nach dem Ende des Krimkrieges leitete Zar Alexander II. mit seinem Ukaz vom 26. Januar 1857 eine Wende in der russischen Eisenbahnpolitik ein. In seinem Erlass, der die Gründung der privat finanzierten „Hauptgesellschaft der russländischen Eisenbahnen“ ermöglichte, resümierte der Kaiser: „Die Eisenbahnen, deren Nützlichkeit noch vor zehn Jahren von vielen angezweifelt wurde, erkennen heute alle Stände als zwingende Notwendigkeit für das Imperium an. [Der Bau der Eisenbahn] ist zu einem nationalen Anliegen und zum dringlichen Wunsch der Allgemeinheit geworden. Geleitet von dieser tiefen Überzeugung haben WIR sofort nach der Beendigung der Kriegshandlungen verfügt, Mittel zur Finanzierung dieser unaufschiebbaren Aufgabe aufzutun ... und sich dabei auch an die private Industrie im In- und Ausland zu wenden.“¹

In diesem kurzen Quellenzitat finden sich gleich mehrere Aspekte der Geschichte der russischen Eisenbahnen im 19. Jahrhundert wie in einem Brennspiegel gebündelt wieder. Erstens wird deutlich, dass in großen Teilen der Führungselite des Zarenreiches bis zum Ausbruch des Krimkrieges massive Zweifel an der Notwendigkeit des Baus von Eisenbahnen bestanden und deshalb in Russland im Jahre 1853 neben der Strecke von Petersburg nach Moskau noch keine Schienenverbindung von nationaler Bedeutung existierte. Zweitens lässt sich zeigen, dass die schmerzliche Erfahrung des Krimkrieges im Zarenreich zu einem umfassenden Bewusstseinswandel führte und von nun an das Projekt eines landesweiten Eisenbahnnetzes nicht mehr vorrangig unter ökonomischen, sondern zunehmend auch unter militärischen und politischen Gesichtspunkten verhandelt wurde.² Die

¹ Ukaz über den Bau eines Eisenbahnnetzes (*O sooruzenii pervoj seti železnych dorog v Rossii*), zit. nach: PSZRI. *Sobranie vtoroe*, Bd. XXXII. *Otdelenie pervoe*. 1857 (Sankt Petersburg 1858) Nr. 31448, 72–92, hier 73.

² Auch bei der Entscheidung Nikolaus' I., Petersburg und Moskau sowie Petersburg und Warschau durch eine Bahnlinie verbinden zu lassen, spielten strategische Erwägungen bereits eine Rolle. Dessen ungeachtet war das zentrale Kriterium bei der Begutachtung unterschiedlicher Eisenbahnprojekte zwischen 1837 und 1851 die Frage, ob sich die Eisenbahn als Transportmittel von Massengütern ökonomisch gegen den Schiffsverkehr behaupten können.

großen logistischen Probleme der Zarenarmee in dem europäischen Krieg auf eigenem Territorium führten drittens dazu, dass die Regierung nun den Bau eines russischen Schienennetzes als Projekt von zentraler Bedeutung für das gesamte Imperium betrachtete.

Die Frage, wie dieses gewaltige Bauvorhaben und das Eisenbahnwesen in Russland im Allgemeinen zu organisieren sei, gehört zweifelsohne zu den prägenden Themen der politischen und gesellschaftlichen Debatten im Zarenreich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Wie intensiv die Eisenbahn die russische Öffentlichkeit in dieser Zeit beschäftigte, wird schon beim Blick in die literarischen Werke von Tolstoj, Dostoevskij oder Čechov deutlich, die die Welt der Bahnhöfe und Züge immer wieder als Schauplatz ihrer gesellschaftlichen Dramen und als Metapher im Diskurs über die einbrechende Moderne in Russland nutzten³. Angesichts der Bedeutung, die Zeitgenossen der verkehrstechnischen Erschließung des Russländischen Imperiums durch die Eisenbahn im 19. Jahrhundert beimmaßen, ist es mehr als erstaunlich, dass die Untersuchung dieses Themas aus kultur- und sozialhistorischer Perspektive noch immer ein Forschungsdesiderat darstellt. Abgesehen von einigen Überblicksdarstellungen zur Entwicklung des Eisenbahnwesens im Allgemeinen⁴, zum Bau ausgewählter Strecken⁵, zahlreichen Einzelstudien zur Geschichte der Eisenbahner und ihrer Beteiligung an den Revolutionen von 1905 und 1917⁶ sowie zur Geschichte der Bahnhöfe in den Großstädten St. Petersburg und Moskau⁷, gibt es wenige Arbeiten, die sich der Frage nach den

³ Zum Eisenbahnmotiv in der russischen Literatur vgl. die Anthologien: *A. Lejtes, P. Sdobnev, M. Danilov, Železnodorožnyj transport v chudožestvennom literature* (Moskau 1939) und *Magistrali Rossii – Duša Otečestva* (Moskau 2003) sowie exemplarisch für L. Tolstoj *Gary R. Jahn, The Image of the Railroad in Anna Karenina*, in: *The Slavic and East European Journal* 25 (1981) Nr. 2, 1–10.

⁴ *Vladimir Michajlovič Verchovskij, Kratkij istoričeskij očerk načala i rasprostraneniya železnych dorog v Rossii po 1897 g. vključitel'no*, (Sankt Peterburg 1898); *E. Ja. Kraskovskij* (u. a. Hrsg.), *Istorija železnodorožnogo transporta Rossii*, Bd. 1 (1836–1917) (Sankt Peterburg 1994); *Aida M. Solov'eva, Železnodorožnyj transport Rossii vo vtoroj polovine XIX v.* (Moskva 1975); *John M. Westwood, Geschichte der russischen Eisenbahnen* (Zürich 1966); *Richard M. Haywood, The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I., 1835–1842* (Durham, N.C. 1969); *ders., Russia Enters the Railway Age, 1845–1855* (New York 1998).

⁵ Exemplarisch zur Geschichte der „Großen Sibirischen Bahn“: *Valentin F. Borzunov, Transsibirskaja magistral' v mirovoj politike velikich deržav* (Moskau 2001); *Steven G. Marks, Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917* (Ithaca 1991); *Jean de Cars, Jean-Paul Caracalla, Die Transsibirische Bahn. Geschichte der längsten Bahn der Welt* (Zürich 1987); *Harmon Tupper, To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway* (Boston 1965); *Frithjof Benjamin Schenk, Russlands „stählernes Band“: Die Transsibirische Eisenbahn*, in: *Ost-West. Europäische Perspektiven* 7 (2006) H. 3, 219–226.

⁶ *Henry Reichman, Railwaymen and Revolution. Russia 1905* (Berkeley 1987); *ders., The 1905 Revolution on the Siberian Railroad*, in: *Russian Review* 47 (1988) 25–48; *Irina Michajlovna Puškareva, Železnodorožniki Rossii v buržuazno-demokratičeskich revoljucijach* (Moskva 1975); *Ivan Tichonovič Belimov, Železnodorožnyj proletariat Sibiri v revoljucii 1905–1907 gg.* (Novosibirsk 1967).

⁷ *Nina Petuchova, Ploščad' trech vokzalov. Architekturnaja biografija* (Sankt Peterburg

gesellschaftlichen Veränderungen durch den Bau und den Betrieb der Eisenbahn in Russland im „langen 19. Jahrhundert“ gewidmet haben⁸.

Im Rahmen dieses Aufsatzes soll ein Forschungsprojekt vorgestellt werden, das sich der Frage widmet, in welcher Form der Bau und Betrieb der Eisenbahn in Russland im langen 19. Jahrhundert zu einer Veränderung bzw. Schaffung von gesellschaftlichem bzw. sozialem Raum beigetragen hat⁹. Anders als in vielen bereits bestehenden Eisenbahngeschichten steht hier nicht die Planung, die Technik oder die ökonomische Bedeutung des neuen Verkehrsmittels im Mittelpunkt der Untersuchung, sondern der Mensch als Wartender, Reisender und Betrachter im System der Eisenbahn. Neben dem „Passagier“ bzw. der Motivation, Planung und Praxis des Reisens der verschiedenen Bevölkerungsgruppen richtet sich das Interesse auf den zeitgenössischen Blick von Verkehrs- und Städteplanern, Architekten, Ingenieuren, Militärs und Politikern, die sich Gedanken zur Organisation von Bahnhöfen und des Personenverkehrs sowie zur politischen und gesellschaftlichen Bedeutung der verkehrstechnischen Erschließung Russlands und der wachsenden Mobilität innerhalb des Imperiums machten.

Die Untersuchung wendet ein theoretisches Modell des „gesellschaftlichen“ bzw. „sozialen Raumes“ an, das unter anderem Anregungen des Geographen Dieter Läßle, der Soziologin Martina Löw und der Planungswissenschaftlerin Gabriele Sturm aufgreift¹⁰. Raum wird nicht als vorhistorische oder „natürlich“ gegebene Größe begriffen, in dem sich gesellschaftliche Aktivität gleichsam wie in einem Container entfaltet. Vielmehr wird Raum als *sozialer* Raum gedacht und als das Produkt von menschlicher Ordnung, Handlung und Wahrnehmung beschrieben. Die im Titel dieses Beitrages angedeutete Thematik der „Produktion des imperialen Raumes“ berührt dabei nur eine Dimension des skizzierten Forschungsprojektes. Ziel ist nicht nur, die Schaffung sozialen Raumes auf der Ebene des

2005); I. A. Bogdanov, *Vokzaly Peterburga* (Sankt Petersburg 2004); *Frithjof Benjamin Schenk*, Bahnhöfe. Stadttore der Moderne, in: St. Petersburg. Schauplätze einer Stadtgeschichte, hrsg. v. Karl Schlögel, *Frithjof Benjamin Schenk* und *Markus Ackeret* (Frankfurt 2007) 141–157.

⁸ Vgl. insbes. *Roland Cvetkovski*, Modernisierung durch Beschleunigung. Raum und Mobilität im Zarenreich (Frankfurt a. M. 2006); *Walter Sperling*, Der Aufbruch in die Provinz. Die Eisenbahn und die Neuordnung der Räume im Zarenreich (Frankfurt a. M. 2011); *Frithjof Benjamin Schenk*, Im Kampf um Recht und Ordnung. Zivilisatorische Mission und Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich, in: *Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert*, hrsg. v. *Ralf Roth* und *Karl Schlögel* (Frankfurt a. M. 2009) 197–221.

⁹ Im August 2010 abgeschlossenes Habilitationsprojekt an der Ludwig-Maximilians-Universität München: „Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter“.

¹⁰ *Dieter Läßle*, Essay über den Raum, in: *Hartmut Häußermann, Detlev Ipsen, Thomas Krämer-Badoni* (u. a.), Stadt und Raum. Soziologische Analysen (Pfaffenweiler 1991) 157–207; *ders.*, Gesellschaftszentriertes Raumkonzept, in: *Martin Wentz* (Hrsg.), Stadt-Räume (Frankfurt 1991) 35–46; *Martina Löw*, Raumsoziologie (Frankfurt a. M. 2001); *Gabriele Sturm*, Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften (Opladen 2000).

Territoriums des Russländischen Reiches zu untersuchen, sondern auch soziale Räume auf der Mikroebene von Bahnhöfen und Zügen zu analysieren. Zudem hat das System der Eisenbahn in Russland nicht nur zur *Produktion* sozialen Raumes beigetragen hat, sondern daneben auch immer wieder bestehende räumliche Ordnungen in Frage gestellt, transformiert oder zerstört. Gerade diese Ambivalenz von Schaffung und Infragestellung räumlicher – und in übertragener Hinsicht auch gesellschaftlicher – Ordnungsmuster durch das moderne Verkehrsmittel der Eisenbahn, erscheint als ein besonders interessanter und viel versprechender Untersuchungsgegenstand.

Dass die Eisenbahn ein *modernes* System der Fortbewegung war, wird deshalb betont, weil sich, so eine Arbeitshypothese, das System der Eisenbahn *pars pro toto* als Untersuchungsfeld für die Konfrontation einer vormodernen, feudal strukturierten Gesellschaft mit den Chancen und Herausforderungen der Moderne besonders gut eignet. Die traditionelle Organisation sozialer Räume, die in gewisser Hinsicht als Spiegelbild gesellschaftlicher Ordnungsmuster gelesen werden kann, wurde, so eine Grundannahme, durch das neue Verkehrsmittel in einem ganz neuem Maße herausgefordert und in Frage gestellt. Von dieser Warte aus betrachtet tritt das spezifisch „Russische“ des Themas in den Hintergrund, und die Untersuchung nimmt den Charakter einer Fallstudie zur allgemeinen Transformation sozialer Räume im Zeitalter der Eisenbahn an, die sich in ähnlicher Form vermutlich auch in anderen Ländern beobachten lässt.

Ungeachtet dieser allgemeinhistorischen Dimension gibt es jedoch auch eine Reihe landesspezifischer Besonderheiten, die es nahe legen, eine solche Frage am Beispiel der Geschichte *Russlands* im 19. Jahrhundert zu untersuchen. Für keine andere Großmacht hatte der Ausbau der Verkehrswege im 19. Jahrhundert eine ähnlich große Bedeutung wie für das Russländische Imperium. Dies lag nicht nur an der geographischen Weite des größten Kontinentalreiches der Erde, sondern auch an der legendären „Wegelosigkeit“ des Landes in der Zeit vor dem Bau der Eisenbahnen. In diesem Zusammenhang sind immer wieder genannte Schlagworte der schlechte Zustand der meist unbefestigten Straßen und Wege, die „rasputica“ im Herbst und Frühling sowie die gefrorenen Wasserwege im Winter¹¹. Neben diesen Spezifika der russländischen Verkehrsgeschichte sind jedoch auch sozial- und gesellschaftshistorische Besonderheiten Russlands im 19. Jahrhundert von Bedeutung. In kaum einem anderen europäischen Land trafen in der zweiten Hälfte des Säkulums die Gegensätze einer vormodernen, feudal strukturierten Gesellschaft und die Neuerungen und Herausforderungen der industriellen Moderne in dieser Schärfe aufeinander. Die gesellschaftliche Ausdifferenzierung war bekanntermaßen in den anderen Imperialstaaten Europas weit stärker fortge-

¹¹ Carsten Goehrke, Die geographischen Gegebenheiten Rußlands in ihrem historischen Beziehungsgeflecht, in: Handbuch der Geschichte Rußlands, Bd. 1/1, hrsg. v. Manfred Hellmann (Stuttgart 1981) 8–72; William L. Blackwell, The Beginnings of Russian Industrialization 1800–1860 (Princeton 1968) 264–270. Vgl. auch den Beitrag von Roland Cvetkovski in diesem Band: Russlands Wegelosigkeit. Semiotiken einer Abwesenheit.

schritten als im Zarenreich. In Russland lässt sich daher – so eine abschließende Vorüberlegung – die Transformation vormoderner sozialer Räume in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts besonders anschaulich und gleichsam in „komprimierter“ Form studieren.

Das Modell des gesellschaftlichen Raumes

Im Modell des gesellschaftlichen bzw. sozialen Raumes, das für den skizzierten Untersuchungsgegenstand fruchtbar gemacht werden soll, wird „Raum“ als das Produkt menschlicher Ordnung, Handlung und Wahrnehmung gedacht. Stark verkürzt gesprochen spielen dabei vier, eng miteinander verflochtene Dimensionen sozialer Räume eine Rolle: Erstens die *materielle* Dimension, die sich als das Resultat der menschlichen Aneignung der Natur sowie der Anordnung von menschlichen Artefakten sowie der Menschen selbst darstellt. Zweitens die *normative* Dimension: Soziale Räume werden durch bestimmte rechtliche und ästhetische Regulationssysteme sowie Macht- und Kontrollbeziehungen nach außen abgegrenzt sowie im Inneren strukturiert. Diese von Menschen geschaffenen „Spielregeln“ sozialer Räume beeinflussen in erheblichem Maße die *dritte* Raumkonstituierende Dimension, das *Handeln* der Menschen im Raum. Schwer von dieser gesellschaftlichen Praxis zu trennen, ist die vierte Dimension, die sich vielleicht am besten als die *imaginäre* Komponente sozialer Räume beschreiben lässt. Hier spielt hinein, dass sich soziale Räume nicht zuletzt auch in den Köpfen der Menschen konstituieren und dabei Imaginationen, symbolische Zuschreibungen und normative Aufladungen eine erhebliche Rolle spielen.

Durch die Einbeziehung des Menschen bzw. der Gesellschaft in das theoretische Modell, verliert der Raum seinen einstmals imaginierten gleichförmigen und homogenen Charakter. Gemäß dem skizzierten Konzept ist gesellschaftlicher Raum auf komplizierte Art und Weise in sich strukturiert und untergegliedert. So gelten z. B. für verschiedene soziale Gruppen unterschiedliche „Spielregeln“. Das Raumkonstituierende Handeln der Menschen, z. B. die Praxis des Reisens oder die Fortbewegung im Raum, stark abhängig von der gesellschaftlichen Stellung der entsprechenden Gruppen und deren ökonomischen Möglichkeiten. Allein die Fläche oder das Volumen des jeweils zugänglichen und erfahrbaren Raumes waren stets abhängig vom Platz der jeweiligen Menschen in der sozialen Hierarchie. Auch die Wahrnehmung und Imagination von Räumen sowie das Verhalten der Menschen im Raum sind je nach Herkunft und Status der Akteure unterschiedlich und spezifisch. Aus diesem Grunde ist es auch sinnvoll, nicht von der Existenz *eines* gesellschaftlichen Raumes in Russland, sondern vom Nebeneinander *unterschiedlicher* sozialer Räume auszugehen, die sich für einzelne Teilgruppen der Gesellschaft in den vier genannten Dimensionen jeweils spezifisch konstituierten. Gerade die Frage nach den Veränderungen der Grenzen zwischen diesen verschiedenen Teilräumen z. B. durch die Einführung des neuen Massenverkehrsmittels

der Eisenbahn verspricht spannende Einsichten in den Prozess der Transformation gesellschaftlicher Räume in der Zeit der anbrechenden Moderne.

Im Falle des skizzierten Projektes zur Kultur- und Sozialgeschichte der Eisenbahn in Russland im langen 19. Jahrhundert hilft das vorgestellte Modell, entsprechende Fragen an das Quellenmaterial zu richten bzw. ein Gespür dafür zu entwickeln, welche Texte oder welches andere Material als mögliche Quellen überhaupt in Frage kommen könnten. Im Rahmen umfangreicher Bibliotheks- und Archivstudien konnte unterschiedliches Material wie Verkehrsstatistiken, Bahnhofs- und Verkehrsordnungen, Landkarten und Bauzeichnungen, Reiseführer, Reiseberichte, Beschwerdebriefe, Berichte der Eisenbahngendarmerie sowie Dokumente des „Eisenbahndiskurses“ von Ingenieuren, Verkehrsplanern, Architekten, Politikern und Militärs als interessante und ergiebige Quellen für das skizzierte Thema identifiziert werden.

In dem skizzierten Projekt wird die Transformation sozialer Räume in Russland im Eisenbahnzeitalter auf drei Ebenen analysiert, *erstens*, auf der „Makroebene“, das Territorium des Russländischen Reiches, *zweitens*, auf einer „Mesoebene“, der großstädtische Bahnhof und *drittens*, auf der Mikroebene, der Zug bzw. der Waggon und das Zugabteil. Auf allen drei Ebenen, so eine Hypothese, lassen sich Entstehung und Veränderung sozialer Räume im Untersuchungszeitraum des Projektes analysieren. Auf allen drei Ebenen konstituierten und veränderten sich soziale Räume im Zusammenspiel der oben skizzierten vier Komponenten: der materiellen Erscheinungsform, den rechtlichen und normativen Ordnungen, dem menschlichen Handeln sowie der symbolischen Zuschreibung und Imagination. Auf allen drei Ebenen konstituierten sich soziale Räume je nach gesellschaftlicher Gruppe auf ganz unterschiedliche Art und Weise¹².

Wie stark sozialer Raum in Russland im Eisenbahnzeitalter hierarchisch organisiert war, lässt sich an einigen Beispielen aus dem Kontext der Geschichte des neuen Verkehrsmittels verdeutlichen: Trotz der Existenz eines scheinbar „homogenen“ und sich verdichtenden Verkehrsraums im Russländischen Reich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war das Imperium für einfache Arbeiter oder Bauern nicht in gleichem Maße „erfahrbar“ wie z.B. für Vertreter des Adels oder der hohen Bürokratie. Das hatte zum einen ökonomische Gründe, die zum Beispiel noch Anfang des 20. Jahrhunderts viele Wanderarbeiter zwangen, alljährlich im Frühjahr und Herbst mehrere hundert Werst vom Wohn- zum vorübergehenden Arbeitsort zu Fuß zurückzulegen¹³. Daneben bedingten aber auch rechtliche Bestimmungen, wie das rigide Passwesen des Zarenreiches, zunächst eine weit

¹² Vgl. dazu ausführlicher: *Frithjof Benjamin Schenk*, Im Zug. Gesellschaftlicher Raum im Russland des Eisenbahnzeitalters, in: *Erfahrungsräume – Configurations de l'expérience* (= Transversale. Erkundungen in Kunst und Wissenschaft. Ein europäisches Jahrbuch, Bd. 2) (München 2006) 258–264.

¹³ *Sachovskoj, N. V.*, *Zemledel'českij otchod krest'jan*. [Vysočajše učreždennoe Osoboe Soveščanie o nuždach sel'skochozjajstvennoj promyšlennosti] (Sankt Peterburg 1903) 102.

geringere horizontale Mobilität der niederen gesellschaftlichen Schichten¹⁴. Auch auf der Ebene des großstädtischen Bahnhofs oder des Zuges präsentierte sich gesellschaftlicher Raum als klar in einzelne Sphären separiert. Mitglieder der gesellschaftlichen Oberschichten blieben in den Wartesälen und Abteilen der ersten und zweiten Klasse ebenso weitgehend unter sich wie Vertreter des „einfachen Volkes“ in den Räumen und Waggons der dritten Klasse. Auch die Praxis des Reisens eines Arbeiters in einem überfüllten Waggon dritter Klasse ohne Heizung und Schlafmöglichkeiten hatte kaum etwas mit der Art der Fortbewegung der Mitglieder der gesellschaftlichen Elite in komfortablen Coupés der ersten Klasse gemein. Der Fuhrpark einer russischen Eisenbahngesellschaft mit ihren Luxuskarossen des kaiserlichen Zuges, den bequemen Waggons der ersten und zweiten Klasse, der Masse rollenden Materials der „Holzklassen“ sowie schließlich den obligatorischen Gefängniswaggons erscheint aus heutiger Perspektive gleichsam wie das Abbild einer feudalen Gesellschaft auf Rädern¹⁵.

Natürlich war die Unterteilung der Warteräume und der Waggons für den Passagierverkehr in Klassen keine „russische“ Erfindung, sondern wurde, wie auch die Technik für den Eisenbahnbetrieb, aus dem westlichen Ausland übernommen. Zeitgenössische Beobachter nahmen die Stratifikation der Fahrgäste der Eisenbahn in „Klassen“ jedoch als ein Äquivalent der russischen *soslovie*-Gesellschaft wahr. Für den Journalisten der *Severnaja Pčela*, der am 2. November 1851 begeistert von der ersten regulären Fahrt eines Passagierzuges von Sankt Petersburg nach Moskau berichtete, war es beispielsweise selbstverständlich, dass die dritte Klasse für die Beförderung des „einfachen Volkes (*prostogo naroda*)“ bestimmt war¹⁶.

Diese im Verkehrssystem der Eisenbahn gleichsam eingeschriebenen gesellschaftlichen und räumlichen Ordnungsmuster waren jedoch weder unantastbar noch unveränderlich. Vielmehr wurden die Formen der räumlichen Organisation und Segregation der Gesellschaft durch das moderne Verkehrsmittel in vielerlei Hinsicht herausgefordert. Gerade die Frage nach der gesellschaftlichen *Dynamik*, die durch die Einführung und den Betrieb des neuen Massenverkehrsmittels angestoßen wurde, ist für ein *historisches* Forschungsprojekt von besonders großem Interesse. Dies lässt sich exemplarisch an drei Themenfeldern verdeutlichen: an der gleichsam „demokratischen Dimension“ der Eisenbahn, an der Frage, welche neuen Modelle gesellschaftlicher Ordnung im Zuge der Verbreitung der Eisen-

¹⁴ Zu den Passgesetzen in Russland z.B. *Christoph Schmidt*, Ständerecht und Standeswechsel in Rußland 1851–1897 (Wiesbaden 1994) 63 f.

¹⁵ Vgl. z.B. *V. Stepan Muro*, *Robert von Frank*, *Karmannyj al'bom podvižnago sostava obščestva rossijskich ž.d.* (Sankt Peterburg 1867); *V. Arciš*, *Vagony russkich železnych dorog. Lekcija, čitannych v Kremenčugskom tehničeskom ž.-d. Učilišče* (Kremenčug 1887); *Al'bom čertežej podvižnago sostava železnych dorog, eksponirovan na Vserossijskoj vystavke v Nižnom Novgorode v 1896 g.* (Sankt Peterburg 1898) (2 Bände); *Aleksandr Aleksandrovič Ljubimov*, *Tepluški dlja perevozki ljudej na russkich železnych dorogach*. Reihe: *Iz praktiki – dlja praktiki* (Penza 1909).

¹⁶ *Severnaja pčela* 2. 11. 1851, Nr. 245, 977.

bahn entstanden, und schließlich an der Entstehung neuer Gefahren für die bestehende politische Ordnung.

Die Eisenbahn als „demokratisches“ Verkehrsmittel

Die Eisenbahn war – ungeachtet der Unterteilung der Fahrgäste in den Zügen und den Bahnhöfen in verschiedene Klassen – ein „demokratisches“ Verkehrsmittel, das allen Teilen der Gesellschaft in gleichem Maße zur Verfügung stand. Auf dem System der Eisenbahn trafen Adelige auf Bauern, orthodoxe Priester auf muslimische Pilger, Männer auf Frauen, jüdische Kaufleute auf Petersburger Beamte. Zwar bewegten sich diese Gruppen meist in den von der Eisenbahnordnung vorgesehenen Bahnen einer „Klassen-Gesellschaft“. Reiseberichte bzw. Beschwerden an die einzelnen Eisenbahngesellschaften legen jedoch den Schluss nahe, dass es auf Bahnhöfen und in Zügen häufig zu Begegnungen und zum Teil auch zu Konflikten zwischen den einzelnen Passagiergruppen kam. So empörte sich zum Beispiel am 29. Januar 1891 ein aufgebrachter Fahrgast im Beschwerdebuch des Bahnhofs von Kanaevskaja darüber, dass in einem Waggon zweiter Klasse der Syzrano-Vjazemskaja-Bahn „ungehobeltes Volk (*nepriličnaja publika*) dritter Klasse, d. h. Handwerker, Arbeiter usw.“, gereist sei¹⁷. Insbesondere an Provinzbahnhöfen, die häufig über nur einen Wartesaal für alle Klassen verfügten, war die Begegnung von Menschen unterschiedlicher sozialer Herkunft nahezu unvermeidlich. Als der Reisende erster Klasse Aleksandr Klevanov im Sommer 1871 auf der Station von Mcensk auf seinen Zug nach Kursk warten musste, kostete ihn der Aufenthalt in dem mit Holzbänken ausgestatteten Warteraum, in dem sich „unterschiedslos halbbetrunkene und volltrunkene Männer und Frauen“ aufhielten, offenbar große Überwindung¹⁸. Aber auch in Bahnhöfen mit räumlicher Klassentrennung blieb den Vertretern der Oberschichten der Kontakt mit dem einfachen Volk nicht erspart. Als sich am 28. Februar 1893 der Adelsmarschall des *uezd* von Kobrin, Ganeckij, über die Anwesenheit von Passagieren dritter Klasse im Lokal für die erste und zweite Klasse im Bahnhof der Kreisstadt beschwerte¹⁹, musste ihn die Eisenbahnverwaltung darauf hinweisen, dass gemäß § 7 der staatlichen Benutzungsordnung für Bahnhofsgebäude aus dem Jahre 1891 (*O pravilach pol'zovanija pasažirskimi pomeščenijami*) „anständig gekleidete Passagiere der dritten Klasse“ das Recht hätten, die Speisebüffets der beiden höheren Klassen zu betreten²⁰. An die langsame Öffnung des öffentlichen Raums für unterschiedliche so-

¹⁷ Rossijskij Gosudarstvennyj Istoričeskij Archiv (RGIA), f. 265, op. 4, ed. chr. 1181, l. 252ob.

¹⁸ Aleksandr Semenovič Klevanov, Putevyja zametki za graniceju i po Rossii v 1870 godu (Moskva 1871) 441.

¹⁹ RGIA, f. 265, op. 4, ed. chr. 1182, l. 690f.

²⁰ O pravilach pol'zovanija pasažirskimi pomeščenijami železnodorožnych stancij i pravila dlja passažirov v poezdach železnych dorog *Rasporjaženie*, ob'javlennoe Pravitel'stvujuščemu senatu ministrom putej soobščeniija (Ržev 1891). Vgl. dazu auch: *Rasporjaženie*, ob'javlennoe

ziale Gruppen mussten sich die Vertreter der Oberschichten erst langsam gewöhnen.

Eine wichtige Mittlerfunktion zwischen den verschiedenen gesellschaftlichen Schichten in Bahnhöfen und Zügen kam den Arbeitern und Angestellten der Eisenbahnen zu, denen das Privileg der kostenlosen Beförderung zukam und die die freie Fahrt nicht selten in Waggons der besseren Klassen genossen. Dieses Eindringen des „einfachen“, arbeitenden „Volkes“ in die räumlich abgegrenzten Sphären der oberen gesellschaftlichen Klassen sorgte bei Vertretern der Oberschicht wiederholt für Empörung, eröffnete aber auch neue Möglichkeiten des Dialoges zwischen den einzelnen sozialen Schichten der russischen Gesellschaft. Dass die Begegnung von Menschen unterschiedlicher sozialer Herkunft in den Zügen des russischen Eisenbahnnetzes nicht nur ein beliebtes literarisches Motiv – zum Beispiel in Dostoevskijs *Idiot* oder Tolstojs *Kreutzerersonate* – sondern zugleich ein Teil sozialer Wirklichkeit war, lässt sich an zahlreichen Berichten über die Reise in russischen Bahnen im 19. Jahrhundert ablesen²¹. So beschreibt zum Beispiel der amerikanische Reisende L. Scott, dessen Bericht über eine Zugfahrt von Moskau nach Samara im Juni 1909 auch in russischer Übersetzung erschien, ein Streitgespräch zwischen der Frau eines Schaffners aus Turkestan und einer Generalstochter in einem Abteil zweiter Klasse. Anlass des Disputes war eine Szene vor dem Fenster des Zuges, die das soziale Gewissen der Eisenbahnergattin rührte: Neben einer herrlich geschmückten *Trojka* eines Landadeligen warteten an einem kleinen Bahnhof die ärmlichen Karren der örtlichen Bauernschaft. Empört äußerte sie sich über die soziale Ungerechtigkeit und die großen Unterschiede zwischen den Klassen im Russischen Reich. Auf diese Anklage erwiderte die Adelstochter, dass es die *mužiki* nicht besser verdient hätten und dass die Bauern ohne den Adel ohnehin nicht überleben könnten. Der Streit endete – übrigens wie in Tolstojs *Kreutzerersonate* – damit, dass eine der streitenden Parteien die politische Arena des Abteils verließ, ohne dass eine Verständigung zwischen den Opponenten zustande gekommen wäre²². Allein der Zug hatte sich einmal mehr als Ort des Kontaktes und des Austauschs zwischen Vertreterinnen verschiedener sozialer Gruppen und politischer Überzeugungen erwiesen.

Mit dem Ausbau des Schienennetzes stiegen auch die Fahrgastzahlen der russischen Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sprunghaft an. Insbesondere der Anstieg der Passagierzahlen dritter Klasse macht deutlich, dass in diesem Zusammenhang auch die Mobilität der einfachen Bevölkerung deutlich zunahm. Hatten die russischen Bahnen 1873 nur 16, 2 Mio. Passagiere dritter Klasse befördert, so betrug diese Zahl 1886 bereits 30,7 Mio. 1905 reisten

Pravitel'stvujuščemu Senatu Ministrom Putej Soobščenijsa o pravilach pol'zovanija passažirskimi pomeščenijami železnodorožnyh stancij i pravilach, in: *Železnodorožnoe delo* (1891) Nr. 11, 135 f.

²¹ Zum Eisenbahnmotiv im Werk Tolstojs: V. J. *Porudominskij*, S tech por kak ja sel v vagon. *Železnaja doroga v tvorčestvom soznaii L.N. Tolstogo*, in: *Čelovek* (1995) Nr. 5, 145–159.

²² L. *Skott*, Iz Moskvy v Samaru, in: *Železnodorožnaja žizn' na Dal'nem Vostoke* (1908/09) Nr. 18, 750 ff.

87,5 Mio. Menschen in Waggonen dritter Klasse, 1912 schließlich 163,2 Mio.²³. Hinzu kamen 1905 noch 8,3 Mio. bzw. 1912 44,2 Mio. Passagiere in der äußerst primitiven vierten Klasse, die vor allem von Arbeitern und Bauern in Anspruch genommen wurde. Der gewaltige Anstieg der Passagierzahlen in den niederen Klassen korrespondierte zum einen mit dem Wachstum des russischen Schienennetzes, zum zweiten mit dem Anstieg der allgemeinen Fahrgastzahlen und zum dritten mit dem signifikanten Bevölkerungswachstum in dieser Zeit. Sie waren aber auch deutlicher Ausdruck der grassierenden Landflucht und der zunehmenden Urbanisierung gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Es waren die Bahnhöfe, wo die großen Städte wie St. Petersburg oder Moskau mit dem massenhaften Zustrom bäuerlicher Bevölkerung als erstes konfrontiert wurden. Angesichts dieses Ansturms konnten die wohl durchdachten räumlichen Ordnungen auf den großen Stationen nur noch mühsam aufrechterhalten werden. Der Glanz der großen Bahnhofspaläste begann allmählich zu verblassen, die Wartesäle der dritten Klasse platzten zunehmend aus allen Nähten, die großstädtischen Stationen verwandelten sich allmählich in Orte der Sedimentierung der modernen Migrantengesellschaft. Auf diese Art und Weise fiel, pointiert gesprochen, langsam aber sicher die vormoderne räumliche Ordnung der Eisenbahn dem allgemeinen Erfolg des Verkehrsmittels zum Opfer.

Die Veränderungen auf den großstädtischen Bahnhöfen um die Jahrhundertwende wurden bereits von Zeitgenossen aufmerksamen registriert. Die goldenen Zeiten des frühen Eisenbahnbaus seien eindeutig vorbei, konstatierte zum Beispiel im Oktober 1909 ein Autor in der weit verbreiteten Tageszeitung *Novoe vremja*. Mit ihrem Schmuck und ihrem Prunk hätten die Wartesäle und Bahnhofsbüffets früher zur Läuterung und Besserung jener Menschen beigetragen, die hierher kamen. Stück für Stück habe dann jedoch der Verfall eingesetzt, die gläsernen Spiegel seien mittlerweile stumpf, die Bronzeleuchter matt geworden. Der Rjazaner Bahnhof in Moskau präsentiere sich beispielsweise als dreckiger und überfüllter Ort: „Auf den nackten und dreckigen Böden der Bahnsteige schläft dicht an dicht gedrängt das graue Volk. Die Wartesäle bieten einen unansehnlichen und traurigen Anblick. Sie sind bar jeder Schönheit und jedes Komforts, ein Ort der Trostlosigkeit. Von hier möchte man nur noch flüchten, fortlaufen, ohne sich umzusehen.“²⁴ Von den Menschen, die sich hier am Bahnhof drängten, wandte sich der Beobachter angewidert ab: „... hier stoßen die Passagiere auf schlaftrunkene, ungewaschene Gestalten mit zerzaustem Haar und staubigem Gewand, die rote Stiefel tragen und einen Haufen Bündel, Körbe und Gläser mit Eingemachtem mit sich tragen.“²⁵

Das Bild, das sich dem Reisenden an anderen großstädtischen Bahnhöfen zu Beginn des 20. Jahrhunderts bot, unterschied sich kaum von dieser Schilderung.

²³ Statističeskij sbornik Ministerstva putej soobščennija, vyp. 1 (1877) 15 (1887) 89 (1907) 131 (1915).

²⁴ Spinoj ot komforta, in: *Novoe vremja*, Nr. 12054, 2. 10. 1909. (RGIA, f. 273, op. 10, ed.chr. 312, l. 382).

²⁵ Spinoj ot komforta.

Auch die einstige Vorzeigestation der Nikolaj-Bahn in St. Petersburg, an der die Züge aus Moskau eintrafen, glich um die Jahrhundertwende bereits einem bäuerlichen Marktplatz: „... angesichts fehlender Gebäude kauert das Publikum mit Kind und Kegel auf seinen Bündeln auf dem ganzen Bahnhofsgelände. Hier werden – mit Genehmigung des Ministeriums – auf unbeschreiblich dreckigen Bahnsteigen das aus der Provinz herbeigeschaffte Schlachtfleisch und Nutzvieh umgeladen. Tierblut fließt in Bächen über die Fliesen und wird von den Passagieren im ganzen Bahnhofsgelände verteilt.“²⁶ Mit der wohlgeordneten Welt der hauptstädtischen Terminale, die auch in Russland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts voller Optimismus imaginiert und realisiert worden war, hatte das alltägliche Chaos auf den Bahnhöfen um die Jahrhundertwende nur noch wenig gemein. Dem Zeitgenossen präsentierten sich die Bahnhöfe nur noch als Orte, die auf den „zu erwartenden Ansturm der Passagiere (*naplyvu pasažirov*) völlig unvorbereitet“ waren²⁷.

Neue Modelle gesellschaftlicher Ordnung

Die Herausforderungen der vormodernen Gesellschafts- und Raumordnung durch das neue Verkehrsmittel der Eisenbahn lassen sich auch noch auf einer *zweiten* Ebene beschreiben: Im modernen Eisenbahndiskurs wurde Gesellschaft nach anderen Kriterien verhandelt als außerhalb des Verkehrssystems. Züge und Wartesäle der Bahnhöfe waren zwar nach Klassen untergliedert, der Zugang zu den einzelnen Bereichen wurde den Fahrgästen jedoch nicht aufgrund ihrer jeweiligen Standeszugehörigkeit erteilt oder verwehrt, sondern erfolgte allein nach den Gesetzen des Marktes. Wer bereit und in der Lage war, den Preis für eine Fahrkarte einer höheren Klasse zu lösen, dem wurde der Zugang zu den entsprechenden Bereichen und Orten nicht verwehrt. Die Grenzen der einzelnen sozialen Räume im System der Eisenbahn waren somit um einiges durchlässiger als jene der gesellschaftlichen Ständeordnung. Auch wenn es offensichtlich eine Ausnahme blieb, so konnte es vorkommen, dass sich ein zu Geld gekommener Landwirt den Luxus einer Fahrt erster Klasse erlaubte. Hier betrat er die Welt, die ursprünglich fast ausschließlich von Angehörigen der gesellschaftlichen Elite, von Offizieren, Gutsbesitzern und staatlichen Würden- und Amtsträgern bevölkert wurde. Hier war er im Prinzip, als Passagier, ein Gleicher unter Gleichen.

Neben der Stratifikation der Gesellschaft in Klassen existierten auf der Eisenbahn zudem noch andere Formen der Unterteilung der Fahrgäste, z. B. in Raucher und Nichtraucher sowie männliche und weibliche Passagiere, denen je eigene Bereiche in Zügen zuerkannt wurden. Bei der Lektüre von Beschwerdebriefen aus den Aktenbeständen der russischen Eisenbahnverwaltungen gewinnt man manch-

²⁶ Novoe vremja, Nr. 12012, 21. 8. 1909. (RGIA f. 273, op. 10, ed. chr. 312, l. 220 u. 240).

²⁷ V dorogu, in: Moskovskij listok, Nr. 132, 11. 6. 1909. (RGIA f. 273, op. 10, ed. chr. 312, l. 121).

mal den Eindruck, dass die Verletzung von Grenzen zwischen den auf diese Art und Weise abgegrenzten Sphären von vielen Fahrgästen als weit skandalöser angesehen wurde, als die Übertritte von einer Klassen-Sphäre in eine andere. Die Grenzen zwischen diesen getrennten Gesellschaftsbereichen der Eisenbahn waren dabei das Ergebnis zum Teil langer Diskussionen und politischer Entscheidungsprozesse.

Aufschlussreich ist in diesem Kontext zum Beispiel die Debatte, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts um die Einrichtung von Damenabteilen in den Zügen der russischen Eisenbahnen geführt wurde. Dass die neue Form der Reise mit der Eisenbahn bei den Zeitgenossen die Frage nach der Geschlechterordnung öffentlicher Räume aufwarf, lässt sich an dem bereits zitierten Reisebericht von Aleksandr Klevanov illustrieren, der im Sommer 1870 in einem Wagen zweiter Klasse von Char'kov nach Moskau reiste. Der Waggon, in dem Klevanov fuhr, war relativ leer. Zur zufälligen Reisegesellschaft des Autors zählte neben einigen Männern auch eine Frau, die sich auf der Rückreise von der Kur in Pjatigorsk nach Moskau befand. An der gemischten Besetzung des Großraumabteils nahm Klevanov keinen Anstoß, auch in Kutschen reiste man schließlich bis dahin immer wieder sowohl in männlicher als auch in weiblicher Gesellschaft. Empörung weckte bei ihm jedoch das Verhalten seiner männlichen Mitreisenden, die sich erdreisteten, ungeachtet der Anwesenheit einer Dame ihr Hemd auszuziehen und sich auf dem Diwan auszustrecken: „Das ist eine Ungeheuerlichkeit! Und ich glaube, dass man dergleichen nur bei uns beobachten kann. Sich am helllichten Tage in Anwesenheit einer Dame hinzulegen, die Beine auszustrecken und sich in ganzer Länge in unflätigen Posen zu zeigen, wird nirgends geduldet. In der Eisenbahn aber ist das möglich. Man kann auch nirgendwo anders hingehen, weil es überall dasselbe ist: Nein, es wäre in einem solchen Falle angebracht, wenn es separate Abteile für Männer und für Frauen gäbe. Im Übrigen hat sich einer der Männer sogar erdreistet, sich ganz auszuziehen und nur im Hemd zu bleiben.“²⁸ In Russland, wo die mit der Bahn zurückzulegenden Distanzen oft lang waren und die Züge langsam fuhren, waren Menschen unterschiedlichen Geschlechts häufig genötigt, mehrere Tage und Nächte gemeinsam auf engstem Raume zu verbringen. Dies machte die Aushandlung der Grenzen von Privat- und Intimsphären sowie von Verhaltensregeln für Männer und Frauen im halböffentlichen / halbprivaten Raum der Eisenbahn nötig. Insbesondere rief es die staatliche Bürokratie auf den Plan, die im September 1874 per Zirkular alle Bahngesellschaften anwies, nach dem Vorbild ausländischer und einiger russischer Bahnen in Zügen, die Waggonen erster und zweiter Klasse führten, entsprechende Damenabteile einzurichten. Zu diesen Abteilen sollten Männer, selbst wenn sie reisende Damen begleiteten, keinen Zutritt haben²⁹. Das Recht, ungestört von männlicher Gesell-

²⁸ Klevanov, *Putevyja zametki* 532.

²⁹ Cirkuljar Techničesko-Inspektorskago Komiteta železnych dorog Nr. 5563 vom 23. 9. 1874, „Ob ustrojstve, v vagonach pervych dvuch klassov, otdelenij dlja dam“, in: *Sbornik, ministerskich postanovlenij i obščich pravitel'stvennyh rasporjaženij Ministerstva Putej Soobščeniija po železnym dorogam*, Bd. 2 (Sankt Peterburg 1877) 127. Vgl. auch: Cirkuljar

schaft zu reisen, blieb zunächst ein Privileg weiblicher Passagiere der beiden höheren Klassen.

Man kann sich leicht ausmalen, welche Zumutung es zuweilen für Frauen in der dritten Klasse gewesen sein muss, auf engstem Raum in fremder männlicher Gesellschaft über längere Distanzen zu reisen. Diesen Schluss legen zumindest entsprechende Beschwerden von Studentinnen nahe, die sich beim Verkehrsministerium über Belästigungen durch andere Passagiere dritter Klasse beklagten. Nach wiederholten Eingaben ähnlichen Inhalts wurde die Behörde im Juni 1891 aktiv und rief in einem Zirkular die privaten und staatlichen Bahngesellschaften auf, für weibliche Studenten zu Beginn des Studienjahres spezielle Abteile bzw. Waggons dritter Klasse bereitzustellen³⁰. Dabei ging es dem Ministerium nicht nur um den Schutz der Frauen vor Belästigungen männlicher Passagiere, sondern auch darum, „die studierende Jugend im Allgemeinen vor dem Einfluss jener zufälligen Reisebekanntschaften zu bewahren, die sich negativ auf die moralische Verfassung der jungen Passagiere auswirken kann“³¹. Bereits ab dem Februar 1891 war es auch gesetzlich vorgeschrieben, dass auf Bahnstrecken, auf denen mindestens zwei Zugpaare pro Tag verkehrten, in Nachtzügen weiblichen Passagieren aller drei Klassen entsprechende Damenabteile zur Verfügung stehen mussten³². Die Verordnung ließ jedoch zahlreiche Ausnahmen zu und galt nicht für Züge, die am Tage verkehrten. So genannte Arbeiterzüge, das heißt Züge mit Waggons vierter Klasse, waren zudem von der Verordnung ausgenommen. Dessen ungeachtet lässt sich an diesem Beispiel ablesen, wie im Rahmen des Eisenbahndiskurses versucht wurde, Gesellschaft – gedacht als Kollektiv der Passagiere – gedanklich und räumlich in neuer Weise zu ordnen und dabei die Kategorie „Geschlecht“ gegen Ende des Jahrhunderts eine deutliche Aufwertung erfuhr. War die räumliche Trennung von weiblichen und männlichen Reisenden im Zeitalter der Postkutsche offenbar noch kein Thema, trat es mit der (nächtlichen) Eisenbahnreise zunehmend auf den Plan.

Die Relativierung der vormodernen Unterteilung der Gesellschaft im modernen Eisenbahndiskurs lässt sich auch noch an einem anderen Beispiel darlegen. Die Aufteilung der Züge in separate Klassen und insbesondere die unterschiedli-

Techničesko-Inspektorskago Komiteta železnych dorog Nr. 5401, 24. 9. 1875: „O raspredelenii železnych dorog na razrjady v otnošenii ustrojstva v vagonach osobyh otdelenij dlja dam i dlja nekurjaščich“, in: ebenda 176 ff.

³⁰ Cirkuljar Ministerstva Putej Soobščeniija, 4. 6. 1891, Nr. 6981, „Ob otvedenii osobyh pomoščeniij dlja učasščichsja v vagonach III klassa“. Vgl. Železnodorožnoe delo (1891), Nr. 23–24, 265.

³¹ Ebd.

³² Cirkuljar Ministerstva Putej Soobščeniija, 22. 2. 1891: „Pravila ob otvode v poezdach osobyh otdelenij dlja dam“. Vgl. Železnodorožnoe delo (1891), Nr. 10, 124. Vgl. dazu auch: Cirkuljar po eksploatacionnomu otdelu. 27. 4. 1891, Nr. 10831. „S pravilami ob otvode v poezdach kazennyh železnych dorog osobyh otdelenij dlja dam“, in: Sistematičeskij sbornik uzakonenij i obščich rasporjaženij, odnosjaščichsja do postrojki i ekspluatacij železnych dorog kaznoju i posledovavščich v period vremeni s načala 1881 g. po 31 maja 1898 g. vključitel'no (Sankt Peterburg 1900) 688.

che Behandlung der verschiedenen Fahrgastgruppen wurde im russischen Eisenbahndiskurs immer wieder auf den Prüfstand gestellt. Maßgeblich dafür war unter anderem der Einfluss von Debatten spezifisch moderner wissenschaftlicher Disziplinen wie z.B. der Feuerpolizei oder der „gesellschaftlichen Hygiene“. So wurde in der staatlichen Eisenbahnverwaltung (*upravlenie železnych dorog*) 1906–1907 zum Beispiel diskutiert, ob man in so genannten „gemischten Zügen“ die Verbindungstüren zwischen der ersten und zweiten sowie der dritten Klasse verriegeln dürfe, um das Eindringen von Dieben aus der niederen in die Sphäre der höheren Klassen zu verhindern³³. Aus feuerpolizeilichen Gründen wurde letztendlich jedoch entschieden, den entsprechenden Paragraphen der Betriebsordnung der Bahn *nicht* zu verändern und somit die Übergänge von der einen Klasse in die andere offen zu halten.

Ein weiteres Beispiel mag veranschaulichen, dass die Reisenden auf den russischen Bahnen von Experten des Verkehrswesens nicht nur als Repräsentanten einzelner Klassen wahrgenommen wurden, sondern dass daneben langsam die Vorstellung vom „homogenen“ bzw. gleichen „Passagier“ entstand, der unabhängig davon, wie viel er für seine Fahrkarte bezahlt hatte, Anspruch auf die gleiche Behandlung durch die Betreiber der Bahn hatte. Im „Bericht über den Personenverkehr“ (*Doklad o passažirskom dvizenii*) der in den 1870er Jahren eingesetzten staatlichen „Kommission zur umfassenden Untersuchung des russischen Eisenbahnwesens“ wird beispielsweise Anstoß daran genommen, dass einem Fahrgast dritter Klasse in einem gewöhnlichen Waggon viel weniger Luft zum Atmen zur Verfügung stehe als einem Passagier erster Klasse. Dies hatte zum einen damit zu tun, dass in den Waggons dritter Klasse doppelt bis drei Mal so viele Plätze untergebracht waren als in jenen der höheren Klassen, und zum anderen damit, dass die „Holzklasse“ in der Regel höher frequentiert und damit dichter belegt war als die gepolsterten Waggons. Es sei zwar durchaus gerechtfertigt, so heißt es in dem Dokument, dass ein Fahrgast erster Klasse einen erhöhten Komfort, d.h. „mit Samt verkleidete Wände oder Teppiche auf den Böden“ der Waggons, erwarte. Was jedoch die frische Luft zum Atmen anbetrifft, so habe „jeder Passagier, in welcher Zugklasse er auch reist die absolut gleichen Rechte und Ansprüche“³⁴. Die Autoren des Berichtes gingen in ihrer Argumentation und ihren Forderungen sogar noch weiter. Angesichts dessen, dass die Fahrgäste der dritten Klasse in der Mehrheit Arbeiter seien, die über eine kräftigere Physiognomie und stärker ausgebildete Lungen verfügten, müssten sie in ihren Waggons eigentlich *besser* mit Luft und Sauerstoff versorgt werden als andere Passagiere³⁵. Die Verfasser der Studie folgten in diesem Punkt der Argumentation eines Theoretikers auf dem Gebiet der „gesellschaftlichen Hygiene“, der Anfang der 1870er Jahre einen umfassenden Artikel über die Eisenbahn aus der Perspektive dieser neuen medizinischen Teil-

³³ RGIA, f. 273, op. 12, ed.chr. 145.

³⁴ Doklad o passažirskom dvizenii (Sankt Peterburg 1881) (Vysočajše učreždennaja Komissija dlja issledovanija železnodorožnago dela v Rossii) 111.

³⁵ Ebd. 111 f.

disziplin veröffentlicht hatte³⁶. – Auch wenn Forderungen, wie sie die Autoren des zitierten Untersuchungsberichtes formulierten, in der Praxis folgenlos blieben und sich an der unterschiedlichen Behandlung der Fahrgäste erster und dritter Klasse in den folgenden Jahren nichts zum Positiven und vieles zum Negativen veränderte, macht das Beispiel dennoch deutlich, dass die Eisenbahn Raum für Diskurse eröffnete, in denen Gesellschaft nach anderen, *modernen* Grundsätzen verhandelt wurde.

Die Schattenseite dieser „modernen“ Gesellschaftsdiskurse lässt sich anhand eines anderen Quellentextes veranschaulichen, der in den 1870er Jahren ebenfalls im Rahmen der erwähnten Untersuchungskommission des russländischen Eisenbahnwesens entstand. Im „Vortrag über den Verkehr von Arbeitern“ (*Doklad o peredviženii rabočich*) plädierten die Verkehrsexperten für die landesweite Einführung eines ermäßigten Tarifs für Arbeitsmigranten und Wanderarbeiter, der helfen sollte, die alljährlich wachsenden saisonalen Migrationsströme innerhalb Russlands auf das System der Eisenbahn umzulenken. Die Autoren begründeten ihre Forderung zum einen mit dem zu erwartenden Nutzen für die gesamte Volkswirtschaft, denn: Die untätig verbrachte Reisezeit jener Arbeiter und Bauern, die immer noch weite Strecken zu Fuß zurücklegen, würden einen erheblichen Verlust für die nationale Ökonomie des Imperiums darstellen. Zum anderen appellierten sie an den ökonomischen Sachverstand der Leitungen der privaten Eisenbahngesellschaften. Diese sollten die Masse der zu transportierenden Arbeiter und Bauern als „lebendiges Transportgut“ (*živoj gruz*) betrachten und diese Menschen in einfachen Güterwaggons zu ermäßigten Preisen befördern. Ganz explizit zogen die Verkehrsexperten dabei den Vergleich zwischen Massengütern der Eisenbahn von geringem Wert (wie z. B. Weizen, Salz oder Kohle) und den Massen des zu transportierenden „einfachen Volkes“: „Die Gruppe der Arbeiter ist eine ‚lebendige Transportware‘ und kann neben dem Getreide als zweit[wichtigst]es Transportgut angesehen werden.“³⁷ Ganz nüchtern wird auch durchgerechnet, dass es für die Eisenbahnen sogar lohnender sein könne, Arbeiter in großer Zahl zu ermäßigtem Tarif in Güterwaggons vierter Klasse zu transportieren als Massenschüttgut wie Kohle oder Weizen. – Die Transformation des Fahrgastes in eine Ware, die man in großer Zahl wie Vieh in primitiven Güterwaggons transportieren kann, war die Kehrseite des modernen Diskurses über den „homogenen Passagier“ im Eisenbahnzeitalter. Dass diese Form des Transportes von Menschen im 20. Jahrhundert auch in Russland weit praktizierte Realität wurde – sei es bei der Organisation der bäuerlichen Migration nach Sibirien und Zentralasien, sei es bei der gewaltsamen Verschleppung ganzer Ethnien vom einen Teil des Landes in einen anderen – ist allgemein bekannt und muss hier nicht weiter betont werden.

³⁶ Vladimir Ignat'evič Poraj-Košica, *Železnyja dorogi v sudebno-medicinskom i gigieničeskom otnošenijach*, in: Archiv sudebnoj mediciny i obščestvennoj gigieny 6 (1870) Nr. 1, 122–148; Nr. 2, 62–140; Nr. 3, 48–84; 7 (1871) Nr. 1, 59–81; Nr. 2, 78–99.

³⁷ Doklad o peredviženii rabočich partij po železnym dorogam, Sankt Peterburg 1881 (Vysočajše učreždennaja Kommissija dlja issledovanija železnodorožnago dela v Rossii) 6.

Diese Formen des „modernen“ Menschentransportes wurden bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts von Verkehrsexperten entwickelt.

Neue Gefahren für die politische Ordnung

Die feudale gesellschaftliche Ordnung des Zarenreiches wurde im langen 19. Jahrhundert nicht nur auf *diskursiver* Ebene wiederholt mit alternativen Modellen sozialer Organisation konfrontiert. Gleichzeitig wuchsen mit der wachsenden Vernetzung des Landes durch die Schienenstränge der Eisenbahn auch ganz reale neue Gefahren für die politische Ordnung der Autokratie. Bereits der eingangs zitierte Ukaz aus dem Jahr 1857 macht deutlich, dass die Reichsregierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Ausbau der Eisenbahn zunehmend als Instrument zur Festigung ihrer Herrschaft auf eigenem Territorium verstand. Das neue Verkehrsmittel ermöglichte insbesondere die beschleunigte Verlegung von Truppen der Zarenarmee von einem Teil des Landes in einen anderen. Insbesondere in den Randgebieten (*okrainy*) des Imperiums, wie in Sibirien, Zentralasien oder dem südlichen Kaukasus sollte der Ausbau der Verkehrswege zur territorialen Konsolidierung des Reiches beitragen³⁸.

Die Schaffung eines landesweiten Eisenbahnnetzes machte die Autokratie jedoch paradoxerweise auch in einer ganz neuen Art und Weise angreifbar und setzte Kräfte frei, die die bestehende Ordnung aus einer ganz neuen Richtung bedrohten. Die neue Verletzlichkeit des politischen Systems zeigte sich zum Beispiel daran, dass die Sicherheitsorgane der Zarenregierung und die entsprechenden Eisenbahngesellschaften seit Mitte der 1870er Jahre geradezu von einer panischen Angst vor terroristischen Anschlägen auf die Züge der kaiserlichen Familie besessen waren und keinerlei Kosten und Mühen scheuten, die Strecken, die der Herrscher mit seinen Salonwagen befuhr, im Bedarfsfalle umfassend zu kontrollieren und zu bewachen³⁹. In der Tat hatten verschiedene terroristische Gruppen die Schienenstränge der Eisenbahn als die moderne Achillesferse des Zarenregimes entdeckt und wiederholt Attentate auf Gleisanlagen und Bahnhöfe vorbereitet. Einer dieser Anschläge im November 1879 wäre fast erfolgreich gewesen, traf jedoch „nur“ den Zug des kaiserlichen Gefolges⁴⁰. Dass Alexander II. im Jahre

³⁸ Zum Folgenden vgl. ausführlicher: *Frithjof Benjamin Schenk*, Imperiale Raumerschließung. Die Beherrschung der russischen Weite, in: *Osteuropa* 3 (2005) 33–45.

³⁹ Instrukcija po ohrane imperatorskich železnodorožnych poezdov pri vysočajšich putešestvijach, Sankt Peterburg 1891 in: *Central'nyj Gosudarstvennyj Istoričeskij Archiv Sankt Peterburga* (CGIASPb) f. 1374, op. 1, ed. chr. 344, l. 17–30.

⁴⁰ Zum Attentat der *narodnaja volja* vom 19. 11. 1879 vgl. unter anderem: *Novoe vremja* vom 27. 11. 1879, Nr. 1347; *Rasskaz očevidca o vzryve na Moskovsko-Kurskoj železnoj doroge*, in: *Saratovskie Eparchal'nye Vedomosti*, 1879, Nr. 44, 376 ff.; *Narodnaja volja*, 1. I. 1880, god vtoroj, Nr. 3, 7 f. und *Gosudarstvennyj Archiv Rossijskoj Federacii* (GARF), f. 109, op. 1a, ed. chr. 984.

1881 schließlich während einer Kutschfahrt in St. Petersburg einem Attentat zum Opfer fiel, und dass das legendäre Zugunglück von Borki im Jahre 1888, das Alexander III. und die kaiserliche Familie auf wundersame Art und Weise überlebten, nicht die Folge eines Terroraktes, sondern des maroden Zustandes des russischen Eisenbahnsystems war, muss dabei als besondere Ironie der Geschichte betrachtet werden⁴¹.

Die neuen Formen der Bedrohung des *ancien régime*, die der Ausbau des Eisenbahnwesens in Russland mit sich brachte, zeigten sich auch noch auf einem anderen Gebiet. Während des Generalstreiks im Herbst 1905 wurde deutlich, wie stark das Land bereits auf eine funktionierende Infrastruktur insbesondere in den Bereichen Eisenbahn und Telegrafie angewiesen war. Als sich die zahlenmäßig mächtige Gruppe der russischen Eisenbahner der allgemeinen Streikbewegung anschloss und alle Räder auf den Schienen des Landes zum Stillstand brachte, half sie damit in erheblichem Maße, dem reformunwilligen Selbstherrscher Nikolaus die im Oktobermanifest niedergelegten politischen Zugeständnisse abzurufen⁴².

Die Eisenbahn und die räumlichen Ordnungsmuster der Moderne

Russland war im 19. Jahrhundert zweifelsohne ein Nachzügler auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus. Dessen ungeachtet wurden insbesondere in den letzten Jahrzehnten der Zarenherrschaft gewaltige Anstrengungen unternommen, das Land mit Hilfe des modernen Verkehrsmittels zu *einem* Kommunikations- und Verkehrsraum zusammen zu schließen. Dieses Unternehmen trug zur Transformation bestehender Ordnungsmuster gesellschaftlicher Räume im Zarenreich bei. Auf der einen Seite unterstützte die zunehmende verkehrstechnische Erschließung die Konsolidierung politischer Herrschaft innerhalb des Imperiums und die Intensivierung der Kommunikation zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen und Regionen des Landes. Auf der anderen Seite entstand mit dem System der

⁴¹ Zum Zugunglück von Borki am 17. 10. 1888 vgl. unter anderem: Krušenje Carskogo poezda, in: Nedelja, Nr. 43, 23. 10. 1888, 1351–1354; Vnutrennyja izvestija, in: Nedelja, Nr. 44, 30. 10. 1888, 1390f.; Sobytie 17-ogo oktobra, in: Niva, Nr. 44, 29. 10. 1888, 1104f.; Podobnosti krušenija 17-ogo oktobra, in: Niva, Nr. 45, 5. 11. 1888, 1130f.; *Anatolij Fedorovič Koni*, Krušenje carskogo poezda v 1888 godu (Borki-Taranovka). [Podgotovki teksta M. M. Vydri, komment. M. M. Vydri i V. N. Gineva], in: *Sobranie sočinenija v 8-mi tomach*, Bd. 1 (Moskva 1966) 420–495; Višgel'm Fedorovič Grube, Vračebnaja pomošč' pri krušenii imperatorskogo poezda 17-go oktobra 1888 goda bliz stancii Borki Kursko-Čar'kovo-Azovskoj ž.d. (Čar'kov 1889).

⁴² Vgl. dazu auch: *Frithjof Benjamin Schenk*, Kommunikation und Raum im Jahr 1905. Die Eisenbahn in Krieg und Revolution, in: *Martin Aust, Ludwig Steindorff* (Hrsg.), *Russland 1905 – Perspektiven auf die erste Revolution im Zarenreich* (Frankfurt a.M. 2007) (= Kieler Werkstücke Reihe F: Beiträge zur osteuropäischen Geschichte, Bd. 9) 47–67.

Eisenbahn eine gesellschaftliche Arena, in der sich die feudal strukturierte Gesellschaft drastisch den Herausforderungen der Moderne zu stellen hatte und in der die vormodernen politischen und räumlichen Ordnungsmuster mit neuen Mustern der sozialen Organisation und mit neuen Formen der Bedrohung konfrontiert wurden. Die Eisenbahn als „demokratisches Verkehrsmittel“ schuf einen Mikrokosmos, in dem sich die Wege nahezu aller gesellschaftlichen Gruppen, vom Kaiser bis zum bäuerlichen Kolonisten, kreuzten. Dies schuf nicht nur neue Möglichkeiten des Kontaktes zwischen den verschiedenen Schichten und Ethnien. Der angestoßene Massenverkehr überrollte auch die überkommenen Ordnungsmuster sozialer Räume und inspirierte Debatten, in denen Gesellschaft nicht mehr entlang von Ständegrenzen verhandelt wurde. Im Kontext der Überlegungen über neu zu schaffende Schutzräume für Frauen in Bahnhöfen und Zügen erfuhr z.B. die Kategorie des Geschlechts eine Aufwertung. In Diskussionen über die physiologischen Bedürfnisse des „homogenen Passagiers“ im Verkehrsraum der Eisenbahn erscheint dieser gar als utopisch-visionärer Ort einer klassenlosen Gesellschaft der Moderne. In der Praxis führten die Debatten über den Fahrgast als Transportware indes nicht zur Egalisierung sozialer Räume. Neben dem internationalen Salonwaggon, der zwischen den hauptstädtischen Metropolen regelmäßig verkehrte, wurde der Güterzug für Menschentransporte zum anderen Signum der klassischen Moderne in Europa. Die Eisenbahn wirkte nicht nur als Mittel zur Integration sozialer und politischer Räume. Sie bot jenen gesellschaftlichen Gruppen, die entsprechende politische Ordnungsmuster in Frage stellten, auch völlig neue Möglichkeiten, diese zu bekämpfen und unter Druck zu setzen.

Es gilt, diese Ambivalenz, dieses Spannungsverhältnis von Integration und Erosion, von Vergesellschaftung und Entfremdung, von Machtzuwachs und wachsender Ohnmacht am Beispiel der Geschichte der Eisenbahn in Russland im langen 19. Jahrhundert herauszuarbeiten. Mit einem solchen Ansatz wäre nicht nur ein Schritt zur Integration der meist eher technizistischen Verkehrsgeschichte in die Debatten der allgemeinen Geschichte getan. Gleichzeitig ergeben sich spannende Anknüpfungspunkte zu anderen Untersuchungszusammenhängen, in denen nach den gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Konsequenzen der verkehrs- und kommunikationstechnischen Vernetzung von Gesellschaften am Ende des 19. und am Beginn des 20. Jahrhunderts gefragt wird.

Summary

This article describes the outline of a research project on the transformation of social space in Tsarist Russia in the railway age. In contrast to traditional narratives of railway history, the new means of transportation is looked at here not primarily as a driving force of economic development but as an important factor of cultural and social change. After a short discussion of the theoretical concept of "social space" and its applicability to historical research, the article focusses on three

major issues. In a first section it is discussed to which extent the railways as a "democratic" means of communication challenged traditional, hierarchical rules of social stratification. A second part is devoted to new forms of social organisation and separation at railway stations and inside railway carriages. In a third section the question is discussed to which extent the construction and the use of railroads contributed to the destabilization of imperial rule and challenged law and order in late Tsarist Russia.